

WIKIREAL

Das Faktencheck-Portal



Ingenieure 22

Pressekonferenz

„Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21“

Dr. Christoph Engelhardt, WikiReal.org

Dieter Reicherter, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

Roland Morlock, Ingenieure 22

Stuttgart, 19.04.2024

Plus Kernaussagen des
mündlichen Vortrags (Folien
ohne Kommentare: [hier](#))

RTL



In „Mario Barth deckt auf“ vom 17.04.2024 wurde neben der S21-Überflutungsgefahr (Illustration im Hintergrund) der mangelnde Brandschutz in den S21-Tunneln angesprochen, dazu werden in dieser PK vertiefte Hintergründe gegeben.

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

[Ergänzung hier:] Außerdem ist neu, dass die Verrauchung auf 7-8 Min. eingegrenzt werden kann!

Was ist Neu?

[Ergänzung hier:] Außerdem sind die Evakuierungs-Rechnungen nach vfdb neu, die das Versagen des Rettungskonzepts nachweisen!

Alt: Tunnelbrandschutz funktioniert nicht, doppelte Personenzahl

1. **Neue Beweise**, dass die **Aussagen von EBA und DB unrichtig** sind bzw. eigenen Aussagen **widersprechen**
2. **Neu:** **Kein Nachbessern** möglich → kein Zug wird fahren!
3. **Neu** ist die **absurde Gesetzeslage** (VGH 11.2023)
4. **Neu** ist, dass trotz des fehlenden Brandschutzes (seit 2018) **bis heute weiter gebaut** wurde, **ohne die offenen Fragen zu klären**
5. **Neu** ist auch die • Loveparade-Personendichte, • das Wissen der Bahn um die schnellere Verrauchung enger Querschnitte

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes

2. Verdopplung der Personenzahl

3. Räumzeiten im internationalen Vergleich

4. Verrauchungszeit

5. Richtlinien und Rettungskonzept

6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes

7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade

8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023

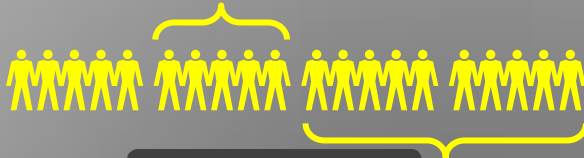
9. Nachbessern möglich?

10. Kernaussagen

Gesamt- risiko

× 16

verdoppelte Personenzahl (Planfeststellung)



nochmal verdoppelte Personenzahl
(Inbetriebnahme)

× 2

× 2

Verengter Querschnitt und verdoppelte Steigung führen zu einer Verrauchung 2-mal so schnell wie angenommen, Rettungswegbreite 2-mal so eng wie üblich und Personenzahl 4-mal so hoch wie üblich führen zur Evakuierung 8-mal so lang. Dennoch wurde der Rettungstollenabstand bei dem Maximalwert belassen: 16-faches Risiko!

verengter Querschnitt

höchstzulässiger
Rettungstollenabstand

verdoppelte Steigung



Evakuierungszeit

halbierte
Rettungswegbreite

× 2

Verrauchung*

× 2

WIKIREAL.ORG

* gegenüber bisheriger Ziel-Evakuierungszeit von 15 Min.

Rettungswegbreiten

wikireal.org

Zug

Die DB sagte, die S21-Rettungswegbreite sei die „breiteste in Europa“, sie ist aber die schmalste. Üblich ist doppelt so breit (wikireal.org).

Stand
01.2024



EU TSI SRT 0,7 (0,8) m

Deutschland, Österreich
Stuttgart 21 0,9 (1,2) m

Schweiz, Gotthard, Ceneri (CH)

Italien RFI, Niederlande VEST,
Semmering- (AT), Brenner Basis-
tunnel (AT/IT), Frankfurt Fernb. (DE)
Antwerpen (BE), Pajares (ES)

Lötschberg (CH)

Portocamba (ES)

Diabolo (BE)

Guadarrama (ES), Schlüchtern neu
Valico-, Cefalù-Tunnel (IT)

Wienerwald (AT), Finne-, Bibrat.

Katzenbergt., Rastatt,

Neubaustrecke Wendl.-Ulm

Osterbergtunnel

Spanien HGV 1,5 (+ 0,9) m

Pajares (ES) 1,4 (+ 1,3) m
Perthus (FR/ES) 1,55(+1,22) m

Großer Belt, Öresund (DK),

Dänemark (2004): 2 x 1,45 m

Abdalajis (ES) 2 x 1,5 m,

Lötschberg (CH) 1,5 (+ 1,5) m

Finnland 2 x 1,6, Ring Rail L. (FI)

Corga de Vela (ES) 3,26 m

Zentral Pyrenäen (ES/FR) 2 x 1,7 m

0 m

(Werte teils mit
Unsicherheit behaftet,

1 m

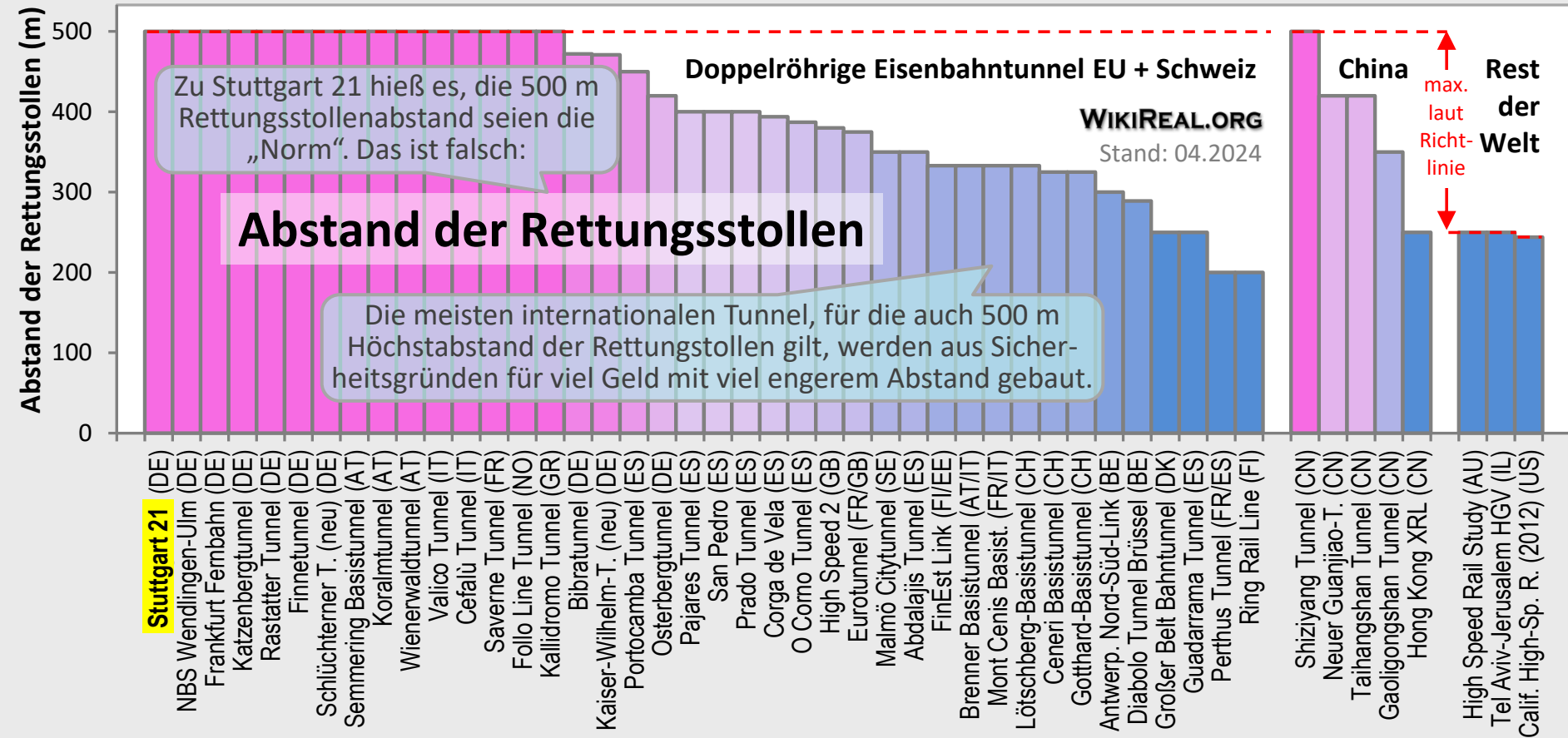
da aus Plänen oder
Fotos ausgemessen)

2 m

WIKIREAL.ORG

3 m

X (X): Breite mit Einbauten (o. Einb.), 2 x: Beidseitige Rettungswege, (+ X): + nutzbarer Serviceweg



Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen



Anfang 2022 wurden 130 neue Regionalzüge für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 für insgesamt 2,5 Mrd. Euro gekauft, hier als 1er-Traktion, fahren sollen sie auch als 4er-Traktion mit 3.681 Personen ([kopfbahnhof-21.de](https://www.kopfbahnhof-21.de)).

Alstom Coradia Stream HC, 921 Personen, 106 m



3.681

nach Inbetriebnahme



1.757 (Planfeststellung)

Stuttgart 21,
NBS Wendlingen-Ulm



1.373

Gotthard-Basistunnel (S)

Die 3.681 hier angetragenen Personen entsprechen einer mittelfristig geplanten Vierfachtraktion, aber schon die zur Inbetriebnahme geplante Dreifachtraktion mit 2.761 Personen oder eine Zweifachtraktion mit 1.841 Personen sind exorbitant!

 = 50 Personen



1.033

Perthus-Tunnel (ES/FR)



929

Katzenberg-, Rastatter, Bibra-, Finnetunnel (DE)



715

Guadarrama-Tunnel (ES)

Maximale Personenzahl
pro Zug im Tunnel



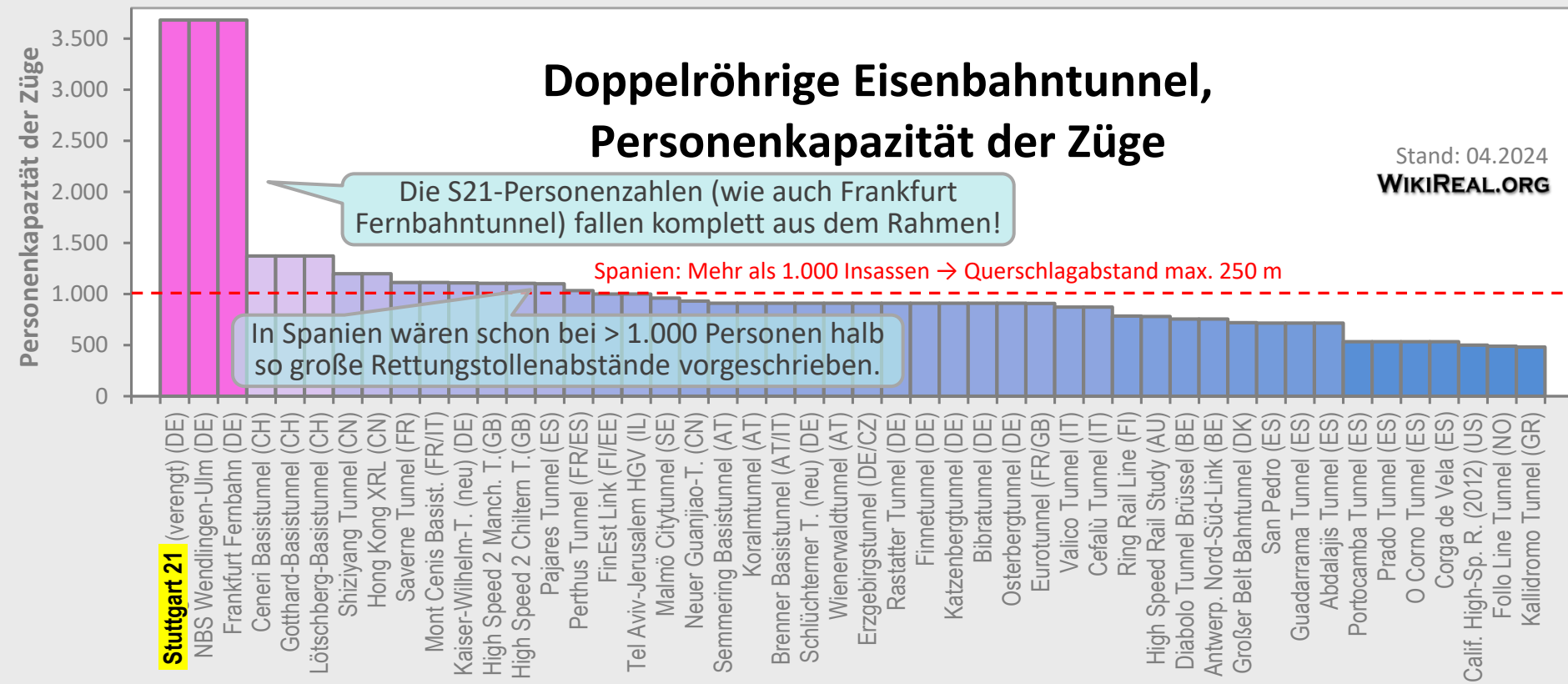
489

Follo Line Tunnel (NO)

Die Personenzahlen von
Stuttgart 21 sind beispiellos!

Stand 11.2022

WIKIREAL.ORG



Ausstieg im Tunnel: **Tödliche Personendichte!**

Wenn die S21-Passagiere nur in dem engen Tunnel aussteigen wollen, treten sie sich schon tot!

14.07.2010, **Loveparade Duisburg:**

Kritische Dichte ([wikipedia](#)) = **6 P/m²**

Planfeststellung, **7 Dostos** (188 m):

1.757 Personen / (188 m × 1,2 m) = **7,8 P/m²**

Inbetriebnahme, **Coradia Stream HC** (424 m):

3.681 Personen / (424 m × 1,2 m) = **7,2 P/m²**

Dieses Ergebnis ist dasselbe, wenn statt der hier angesetzten Vierfachtraktion eine entsprechend kürzere Dreifach-, Zweifach- oder Einfach-Traktion angesetzt wird.

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Die makroskopische Räumzeitberechnung ist etabliert und akzeptiert

- Kapazitätsanalyse zur Selbstrettung nach **vfdb-Leitfaden** etabliert:
 - **Sonderbauten wie Tunnel,**
 - Gebäude der „**Eisenbahnen des Bundes**“,
 - Bsp: • Tiefbahnhof S21, Bahnhofsumbauten • Freilassing u. • Kaufering
- Gleichartiger US-Standard **NFPA 130** (geringf. Unterschiede in Parametern)
 - **international** sehr verbreitet
 - Standard für die Evakuierungsberechnungen in **U-Bahnen**

Makroskopische Räumzeitberechnung

$$\text{Räumzeit } Z = A + P / (R \times F) + (S / v)$$

1. Reaktionszeit:

2 Min.

+ **erster Ausstieg:**

0,4 Min.

2. Strömung durch einen Engpass:

Personenzahl

(Rettungswegbreite
bzw. Fluchttürbreite
× spezifischer Fluss)

3. Freie Bewegung:

Strecke

Geschwindigkeit v

Die Evakuierung im Tunnel kann mit wenigen Parametern und den Grundrechenarten ermittelt werden!

Räumzeit [Min.]

Doppelröhrige Eisenbahntunnel, Räumzeit nach vfdb, worst case

Im Ergebnis haben die S21-Zuginsassen kaum eine Überlebenschance, da der Rauch schon nach 7-8 Minuten kommt (siehe nachfolgend).

WIKIREAL.ORG

15 Min. Evakuierungsziel der DB

Stuttgart 21

(DE)	Albasting (DE)	Frankf. Fernb. (DE)	Steinb./Boßler (DE)	Ceneri-Basis (CH)	Gotthard-Basis (CH)	Eurotunnel (FR/GB)	Shiziyang (CN)	Valico (IT)	Semmering-B. (AT)	Lötschberg-B. (CH)	FinEst Link (FI/EE)	N. Guanjiang (CN)	Pajares (ES)	Follo Line (NO)	Koralm (AT)	Finne (DE)	Wienerwald (AT)	Erzgebirgs (DE/CZ)	Katzenberg (DE)	Bibra (DE)	Brenner-B. (AT/IT)	Osterberg (DE)	Großer Belt (DK)	Groene Hart (NL)	San Pedro (ES)	Hong Kong XRL (CN)	Abdalajis (ES)	Perthus (FR/ES)	Guadarrama (ES)	Calif. High-Sp. (US)	Fehmarnb. (DK/DE)	Öresund (DK)
------	----------------	---------------------	---------------------	-------------------	---------------------	--------------------	----------------	-------------	-------------------	--------------------	---------------------	-------------------	--------------	-----------------	-------------	------------	-----------------	--------------------	-----------------	------------	--------------------	----------------	------------------	------------------	----------------	--------------------	----------------	-----------------	-----------------	----------------------	-------------------	--------------

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

„Nach kurzer Zeit, etwa 15 Minuten, ist der Tunnel von giftigem Brandrauch erfüllt, der die Sicht nimmt. Dazu entsteht Hitze von bis zu 1200 Grad Celsius.“

(1) [06.07.2003, FAZ](#), „Notfallübung. Rettung aus einem verrauchten Bahntunnel“ (unter Notfallmanager Klaus-Jürgen Bieger, Neuer Mainzer Tunnel, 103 m² freier Querschnitt)

(2) DB AG, [Anwenderhandbuch](#) „Bemessungsbrände für S-Bahnen und den Gemischten Reisezugverkehr“, 21.06.2010, S. 30

4.6 Selbstrettungsphase

[...] lang. Sie kann kürzer oder auch länger als 15 Minuten nach Brandbeginn dauern. Jedoch kann als allgemeine Orientierung dienen, dass die Selbstrettungsphase in der Regel 15 Minuten nach Brandbeginn beendet ist [2]. Für die Dauer

Die Bahn rechnet pauschal mit 15 Min. Zeit für die Evakuierung.

“Personal protection” and “Object protection”. It is evident, that the protection of human lifes has the utmost priority. Personal protection consists of “Self-rescue” during the first 15 minutes after an incident and “External rescue” normally starting 15 minutes after the beginning of an incident. This is equally valid for all types of transportation tunnels. [...]

(3) Roland Leucker, „Underground Fire Safety in Germany“ ([ISTSS 2020](#) S. 49-64), S. 49

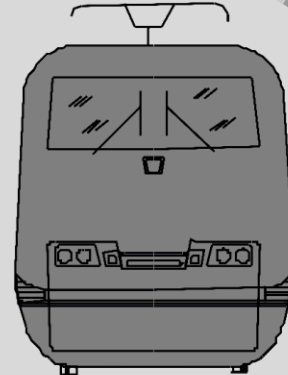
Dabei weiß sie, dass ein engerer Querschnitt schneller verraucht.

- großer Querschnitt erleichtert Intervention (und verraucht langsamer)

- kleiner Querschnitt (verraucht schneller, weniger Platz für Intervention)

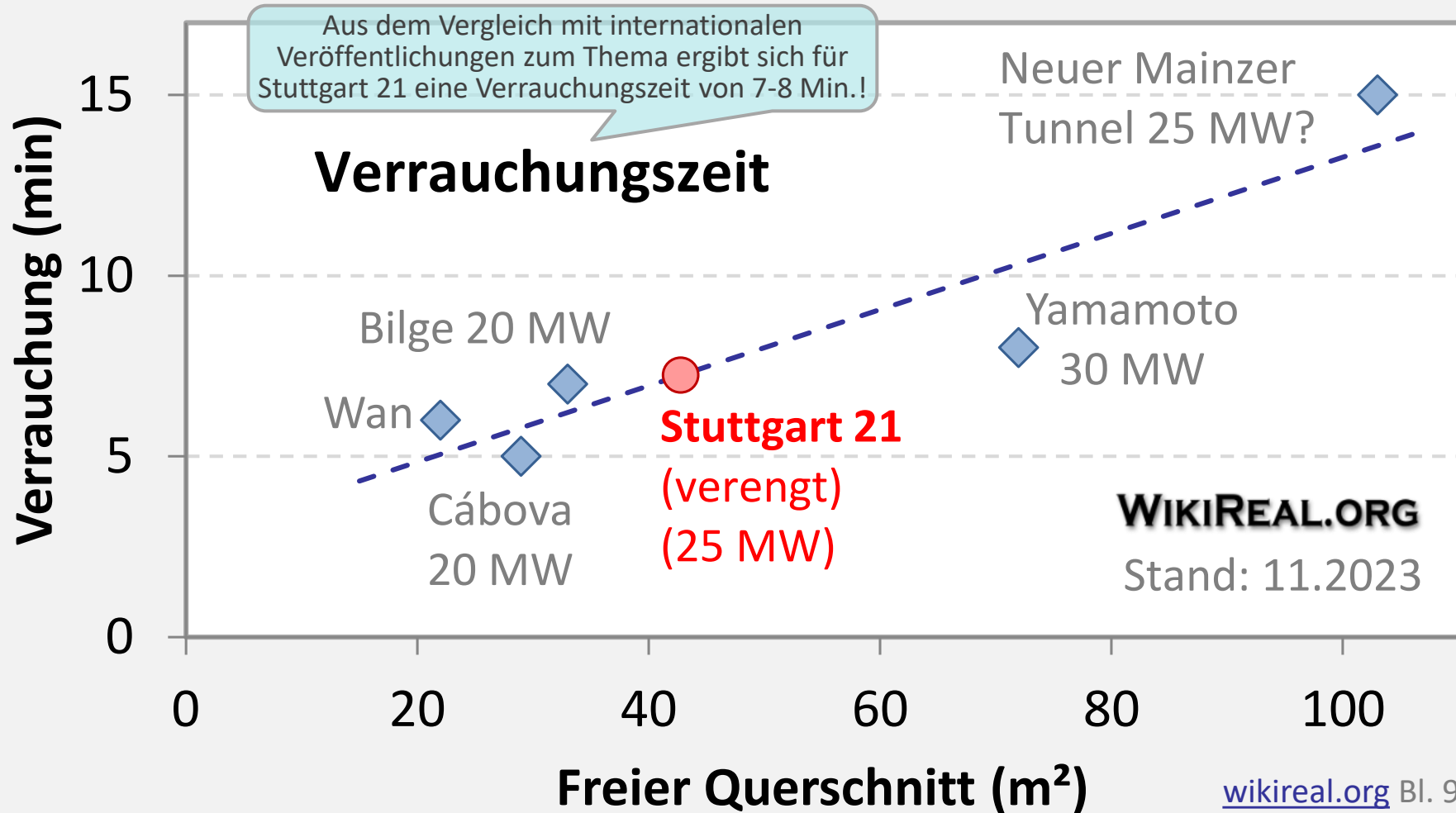
(4) DB Netze, [Frankfurt Fernbahntunnel](#), „Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie“, 22.02.2021, 10-mal auf S. 103-111 (Hervorhebungen hinzugefügt)

Neuer Mainzer Tunnel

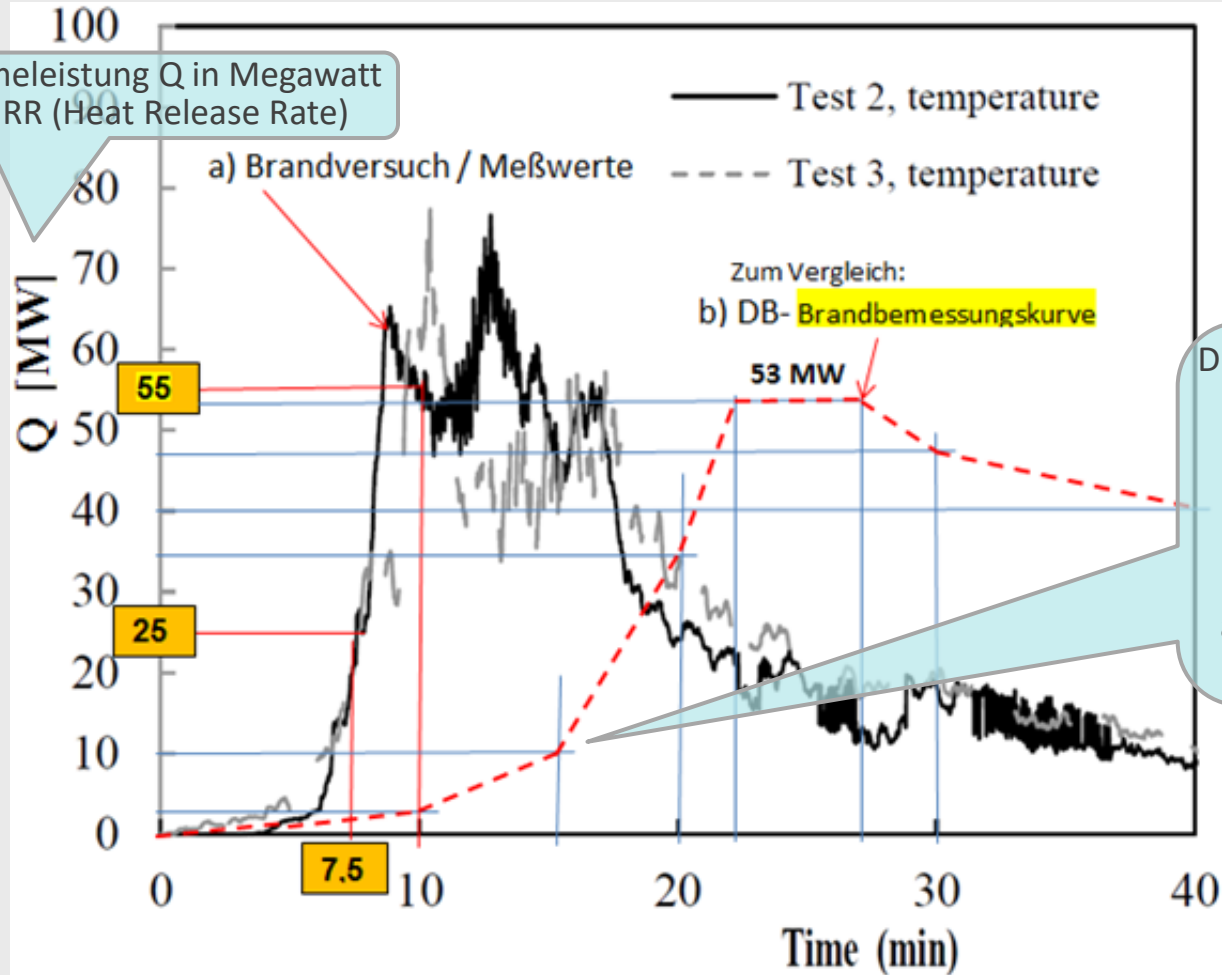


Stuttgart 21
ca. 1/3 freier
Querschnitt
(-10 m² Zug)

Der neue Mainzer Tunnel verbraucht
in 15 Min.! Wie schnell verbrauchen
dann die S21-Tunnel? Vergleich des
freien Querschnitts neben dem Zug:
 $(103 \text{ m}^2 - 10 \text{ m}^2) / (43 \text{ m}^2 - 10 \text{ m}^2) =$
2,81



Wärmeleistung Q in Megawatt
= HRR (Heat Release Rate)



Die offizielle, stark verzögerte Brandkurve der Bahn widerspricht anerkannten Messergebnissen! Bemerkenswert ist der Anstieg erst nach den 15 Min. der von der DB angesetzten Evakuierungs-Zielzeit!

8.12. Comparison of estimated HRR based on maximum ceiling gas temperature

Die unzutreffende
Brandkurve der Bahn wird
von der Realität widerlegt!

Kreisverwaltung Neuwied,
„Brand eines ICE,
Dierdorf 12.10.2018“,
11.10.2019,
Folie 11

6:21 Uhr Kurzschluss
6:24 Uhr Halt des Zuges
6:28 Uhr dieses Foto



12.10.2018 ICE-Brand bei Montabaur:
Vollbrand 7 Minuten nach dem auslösenden Kurzschluss
und 4 Minuten nach Halt des Zuges.

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Tunnelrichtlinie Eisenbahn-Bundesamt, § 1.3

Für Tunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremdrettung gewährleistet.

Die Vorgaben der Richtlinie sind eindeutig!

Die nach dem Rettungskonzept notwendigen Maßnahmen sind bereits während der Planung mit den zuständigen Stellen abzustimmen.

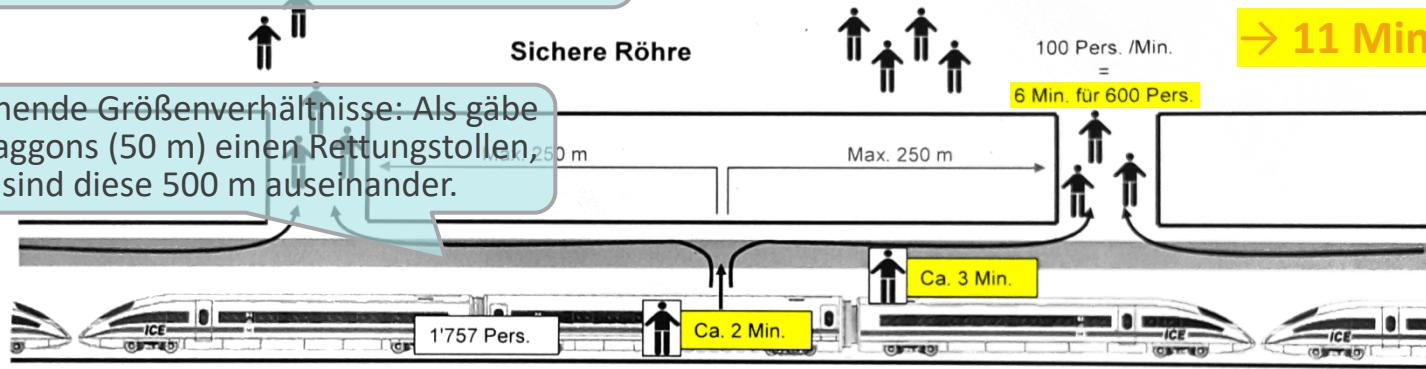
Dieser Nachweis, dass die „Selbstrettung“ „gewährleistet“ ist, ist schon zur Planfeststellung zu führen!

Die Ausgestaltung des Rettungskonzepts hat unmittelbaren Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks. Deshalb müssen die Einzelheiten vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens festgelegt sein.

Evakuierung eines Zuges im Tunnel

Bisher wurde lediglich (außerhalb der Planfeststellung) der „best case“ betrachtet und dann auch noch die Feuerwehr über die Zeit getäuscht!

Grob täuschende Größenverhältnisse: Als gäbe es alle 2 Waggon (50 m) einen Rettungstollen, dabei sind diese 500 m auseinander.



→ 11 Min. Räumzeit

2016 ggü. EBA:

4 Min.

3 Min.

8 Min.

→ 15 Min. Räumzeit



2014 ggü. Feuerwehr:

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Es wird verlangt, dass der Zug aus dem Tunnel rollen kann.
Dann muss aber auch der Weg frei sein. Das reduziert die
Leistungsfähigkeit drastisch (Folgefolien)! Die Fahrpläne mit
3 Zügen gleichzeitig im Tunnel sind unmöglich!

Bei ausreichender Längsneigung kann ein Zug aus dem Tunnel herausrollen, auch wenn die Versorgung mit elektrischer Energie z.B. durch die Folgewirkung eines Brandes bereits unterbrochen ist. Darüber hinaus stellt sich bei unterschiedlicher Höhenlage der Tunnelportale eine Kaminwirkung ein, die die Abführung von Rauch oder Abgasen begünstigt.

EBA Tunnelrichtlinie, „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“, 2008, S. 10

Tunnelrichtlinie

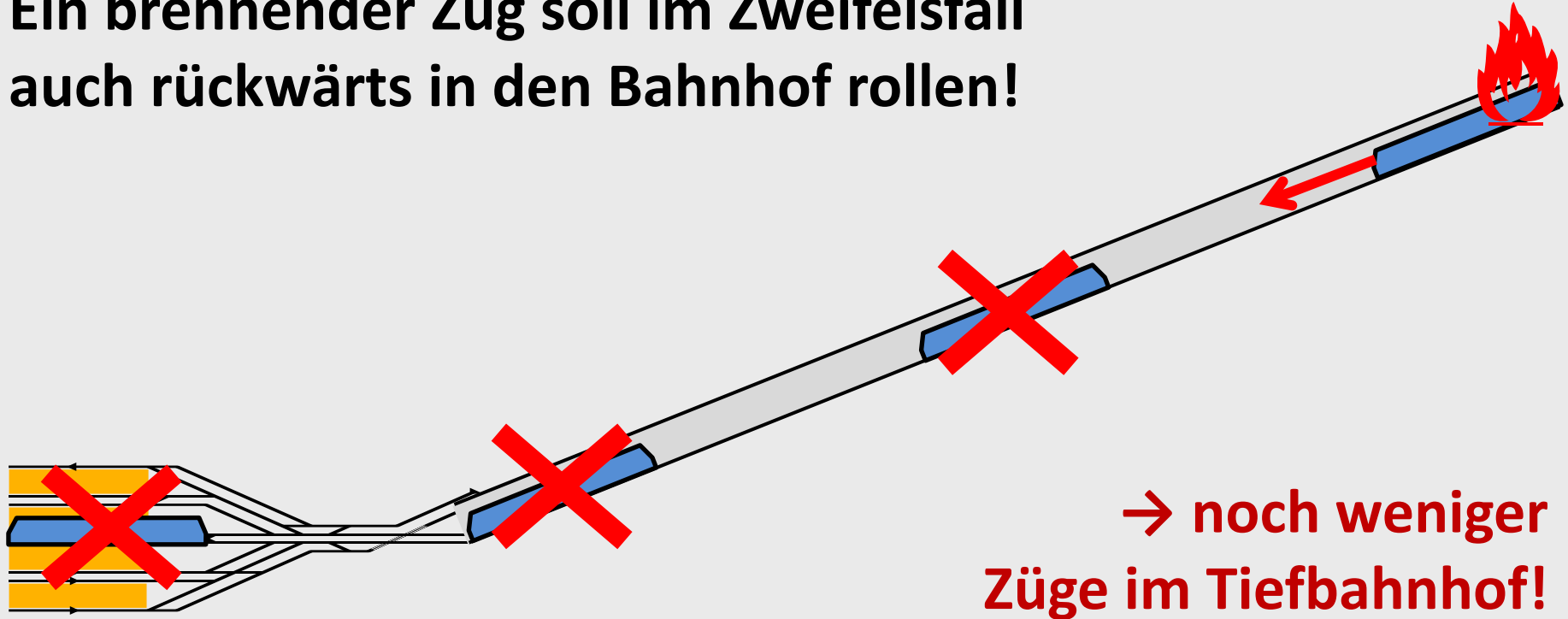
Stresstest: Bis zu 3 Züge im Fildertunnel!

**Ein brennender Zug soll aber
in den Bahnhof rollen!**



Bei der Einfahrt: Nur 1 Zug pro Tunnelröhre möglich!

**Ein brennender Zug soll im Zweifelsfall
auch rückwärts in den Bahnhof rollen!**



Auch bei der Ausfahrt: Nur 1 Zug pro Tunnelröhre!

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen



Andrea Kiewel am 17.04.2024 bei
„Mario Barth deckt auf“, Min. 16:45:
„Es muss doch da einen Chef geben?
Und der sagt nicht: Oh mein Gott,
was haben wir getan?“

T+ Alte Gleise, viele Baustellen, wenig Personal Wie sicher ist der deutsche Schienenverkehr?

TAGESSPIEGEL

Egal, wer bei Bahn oder EBA zum Thema anfragt, erhält nur leere Worthülsen als Antwort.

Von Thomas Wüpper
02.04.2023, 18:29 Uhr

Das Eisenbahn-Bundesamt und der DB-Konzern als Bauherr weisen auf Anfrage alle Vorwürfe zurück, Vorschriften seien bei den Genehmigungen missachtet worden. „Die Tunnel erfüllen sämtliche Sicherheitsanforderungen, das Eisenbahnbundesamt hat das Flucht- und Rettungskonzept für die Tunnel geprüft und genehmigt“, erklärt eine DB-Sprecherin. Ende 2025 soll das Tunnelprojekt S 21, dessen Kosten sich auf rund 10

3. Schutzziele

Dabei weiß bspw. die Bahn sehr gut, dass sie die Rettungswegbreite nach der Personenzahl dimensionieren müsste.

Es gelten die Schutzziele nach TSI SRT und EBA-Ril.

Für die Tunnelstrecken werden zusätzlich zu den genannten Vorgaben und den in der EBA-Richtlinie festgelegten Anforderungen folgende Schutzziele definiert:

Diese Passage war seit 2003 Bestandteil aller Rettungskonzepte. Dann nahm die DB sie aber nach der Kritik am Tunnelbrandschutz von 2018 heraus (durchgestrichen).

— Bei einem Ereignis in einem Tunnelabschnitt ist ein Eindringen von Rauch in die Bahnhofshalle zu vermeiden.

Zur Durchführung einer schnellen und sicheren Evakuierung aller von einem Ereignis Betroffenen sind außerdem die zur Entfluchtung nutzbaren Wege, Treppenanlagen, Ausgänge usw. hinreichend zu dimensionieren und zu kennzeichnen.

Die Rettungswege in Tunneln dienen vorwiegend der Selbstrettung.



DZSF-Studie

Untersuchung der Auswirkungen unterirdischer Verknüpfungsstellen auf Neubaustrecken

am Beispiel des deutschen Brenner-Nordzulaufs

Auch das EBA weiß sehr wohl, dass sowohl Rettungswegbreite als auch Rettungsstollenabstand nach der Personenzahl dimensioniert werden muss!

Generell muss es aber im Notfall an jeder beliebigen Stelle des Tunnels möglich sein, einen brennenden Zug zu verlassen und einen sicheren (d. h. vor Rauch, Gasen und extremer Hitze geschützten) Raum aufzusuchen.

Auch dass der „worst case“ im Brandschutz maßgeblich ist, weiß das EBA!

Der Bau separater Tunnelröhren für jede Fahrtrichtung ermöglicht es, die jeweils nicht betroffene Röhre als sicheren Raum zu nutzen. Dazu müssen die beiden Hauptröhren in regelmäßigen Abständen über Querschläge miteinander verbunden werden. Der Abstand zwischen den Querschlägen und die Gestaltung der Rettungswege muss so gestaltet sein, dass alle betroffenen Personen die sicheren Bereiche auch bei starker Rauchentwicklung und kurzzeitiger Einwirkung giftiger Gase und Dämpfe noch aus eigener Kraft erreichen können.

Im Planfeststellungsbeschluss fordert das EBA „hindernisfrei“, genehmigt aber in den Plänen Einengungen durch Einbauten auf 90 cm! [Diese reduzieren den Personenfluss aber nicht nur geometrisch um den Faktor 1,3, sondern aufgrund des Staus um 1,6! (vfdb: Spez. Fluss sinkt von 1,1 auf 0,9 P/ms, Fluchtrate sinkt um Faktor $(1,2 \text{ m} \times 1,1 \text{ P/ms}) / (0,9 \text{ m} \times 0,9 \text{ P/ms}) = 1,6$)!]

(4) Betriebstechnische Ausstattung zur Selbst- und Fremdrettung

Zur Selbstrettung sind an jeweils einem Querschnittsrand der eingleisigen Tunnel Fluchtwege mit einer Mindestbreite von 1,20 m und einer lichten Mindesthöhe von 2,20 m vorgesehen. Sie sind eben und **hindernisfrei ausgestaltet**, ausreichend beleuchtet und mit Handläufen gesichert, so dass auch bei schlechter Sicht (z.B. im Falle starker Rauchentwicklung) eine Orientierung möglich ist. Damit entsprechen sie der Anforderung der Tunnelrichtlinie (Nr. 2.2). Die weitergehende Forderung nach einer Verbreiterung der Fluchtwege ist daher zurückzuweisen. Wie die Vorhabenträgerin glaubhaft dargelegt hat, belegen Erfahrungen aus Übungen zu Tunnelereignissen, dass fliehende Personen in dem Bereich neben einem Zug fast ausschließlich **hintereinander hergehen**, obwohl die Fluchtwegbreite ein Überholen zuließe. Da zudem die befahrbaren Tunnel mit einer

Die Situation wird grob verharmlost! Vgl. die tödlichen Personendichten (Folie 12).

PFA 1.2 Fildertunnel, Planfeststellungsbeschluss, 19.08.2005, S. 303

Grenzwertiges Antwortverhalten von EBA und DB

1. **Pauschale/zusammenfassende Antworten**, Einzelfragen übergangen

2. Verweis auf Anlage 10 Rettungskonzept, dort zur Selbstrettung nur:

- **Mindestbreite Rettungsweg**

Rettungskonzept offiziell: Mindestbreite, Höchstabstand und 2. Röhre!

- Dimensionierung nach Personenzahl (wird aber nie umgesetzt)

- **Höchstabstand Rettungstollen**

Der entscheidende Teil des Rettungskonzepts (Folie 33) wurde aber immer übergangen!

- **2. Röhre als sicherer Ort**

Falschaussage, Abschnitt 1.3 „Selbstrettung“ „gewährleisten“ ist genau das!

3. EBA: Richtlinie verlangt **keine Leistungsvorgabe** bzw. keine Zeit- oder Personenvorgaben

Wenn es um den Tunnelbrandschutz geht, wird nur ausgewichen und vernebelt!

4. **Nichtbeantwortung kritischer Fragen:**

- DZSF, • Personenzahl (EBA: Bahn fragen), • Zeiten,

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat,
5 S 1693/21, 21.11.2023, Rn. 52:

Dies ist vorliegend nicht der Fall. Denn der Gesetzgeber ist seiner Schutzpflicht nachgekommen, indem er insbesondere durch die in § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG normierte Pflicht, die betroffenen Belange einer Abwägung zu unterziehen, einen rechtlichen Rahmen geschaffen hat, in dem den durch Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG geschützten Rechten des Einzelnen hinreichend Geltung verschafft wird (vgl. Senatsurteil vom 30.9.2020 - 5 S 969/18 - juris Rn. 65). Dass § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG hinter dem geforderten Schutzniveau zurückbleiben soll, wird von den Klägern zu 2 bis 4 nicht ansatzweise erläutert.

Individuen können nicht klagen, weil die Allgemeinheit durch das EBA geschützt wird!

→ Dagegen, dass das EBA die Selbstrettung nicht prüft, können Individuen nicht klagen, weil das EBA gesetzlich verpflichtet ist, die Selbstrettung zu prüfen!?

Weitere Schlussfolgerungen aus dem Urteil

- Da das **EBA die Sicherheit der Allgemeinheit prüft** – auch auf Basis der **Zustimmung der Feuerwehr** – dürfen in Deutschland Individuen nicht dagegen klagen.
- Es sei denn, sie hätten eine **unmittelbare Betroffenheit**. Dazu müssten sie aber **im Tunnel wohnen**.
- **Erst wenn ein Mensch zu Schaden gekommen ist** und den Unfall überlebt, könnte er evtl. gegen die Planfeststellung klagen.

Absurde Gesetzeslage!

→ Der Gesetzgeber hat also dem EBA die „License to kill“ erteilt.

→ Wer die Feuerwehr erfolgreich täuscht, darf lebensgefährlich bauen.

Feuerwehr/TÖBs* im Genehmigungsverfahren betrogen

Falschaussagen!

Auch gegenüber der Öffentlichkeit

1. „**Breiteste Fluchtwege**“ in der EU
2. Rettungsstollenabst. „**500 m Norm**“
3. „**Maximal 250 m**“ Fluchtweg
4. Tunnel „**so sicher wie woanders**“
5. „**Natürliche Entrauchung**“ Vorteil
6. „**Kapselung technischer Anlagen**“
7. „**Notlauf**“-Eigenschaften

Die Zustimmung der Feuerwehr wurde durch massiven und fortgesetzten Betrug, durch unrichtige und unvollständige Angaben erwirkt!

Arbeitskreis Brandschutz 22.01.2014

8. **Folie 11**: Evakuierung in **11 Minuten**,
9. durch „**Simulation bestätigt**“
10. **Darstellung** grob täuschend
11. FW bekam die **Simulation nie zu sehen**
12. „**Vorgabe**“ Fluchttürbreite 2 m
13. **Verweigerung** Prüfung Rauchübertritt
14. **Verweigerung** Vorstell. Rettungskonzept
15. Arbeitskreis-**Protokoll bereinigt** um Kritik

Simulation gab es damals nicht, sie lieferte später 15 Min., außerdem unzulässig nur „best case“ betrachtet!

S.a.: wikireal.org/wiki/Stuttgart_21/Brandschutz_Tunnel/Verfahrensmängel

* Träger öffentlicher Belange

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?
10. Kernaussagen

**Keine
Nach-
besse-
rungen
möglich!**

4. Die Beigeladene hält schließlich daran fest, dass die von den Klägern geforderten **baulichen Ergänzungen letztlich nicht realisierbar** sind. Auch das **nachträgliche Herstellen von Verbindungsbauwerken ist nicht ohne Weiteres möglich.** Der klägerische Vortrag zeugt von technischem Unverständnis. Es ist zwar richtig, dass die Herstellung der Verbindungsbauwerke im Nachgang zum Vortrieb in den Hauptröhren erfolgt. Hierfür werden jedoch bereits beim Vortrieb der Hauptröhren Vorbereitungen getroffen. Im Fall des Fildertunnels befinden sich die meisten Verbindungsbauwerke im Bereich der Tübbingbauweise. Um nach Herstellung der Tunnelröhre die Öffnung für die Verbindungsbauwerke vorzunehmen, mussten die betroffenen Bereiche mit **Sondertübbing** ausgekleidet werden. Diese weisen eine erhöhte Betongüte sowie einen erhöhten Bewehrungsgehalt auf, um die zusätzlichen Kräfte, die beim Öffnen der Tunnelschale wirken, aufnehmen zu können.

Zusätzliche Rettungsstollen sind aus statischen Gründen nicht möglich! Ebenso ist ein 3. Fluchttunnel nicht möglich.

Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21

1. Plausibilität des Tunnel-Brandschutzes
2. Verdopplung der Personenzahl
3. Räumzeiten im internationalen Vergleich
4. Verrauchungszeit
5. Richtlinien und Rettungskonzept
6. Betriebliche Auswirkungen des Tunnelbrandschutzes
7. Stellungnahmen DB und EBA, Informationsblockade
8. Einordnung des VGH-Urteils vom 21.11.2023
9. Nachbessern möglich?

10. Kernaussagen

Kernaussagen

1. Dass die „Selbstrettung gewährleistet“ ist, wurde **nie geprüft**
2. **EBA und Bahn** wissen um **Dimensionierung nach Personenzahlen**
3. Die **Bahn** weiß um **schnellere Verrauchung**, handelt aber nicht danach
4. **Kein Zug wird fahren bei Stuttgart 21** (da irreparabel)
5. Rechtlich hat das **EBA** die „**License to kill**“
6. Wer die **Feuerwehr erfolgreich täuscht** (was bei S21 umfassend geschah) **darf lebensgefährlich bauen**
7. Internationaler Tunnelvergleich – **das Geisterfahrerproblem**: Sind die S21-Tunnel oder **alle anderen 50+ internationalen Tunnel** falsch ausgelegt?
8. **EBA und DB stellen sich nicht der Diskussion**, widersprechen sich selbst!
→ **Die Bürger müssen selbst für ihre Sicherheit sorgen.**

Professioneller Faktencheck

- **Professionelle Moderation**
- **Öffentlich übertragen, Videoaufzeichnung**
- **Abtimmung zu Themen und Dokumenten**
- **Metaplan-Technik**
- **Belege für sämtliche Aussagen**
- **Arbeitsgruppen + Folgetermine bei Bedarf**

Wir fordern Bahn und EBA zu einem Faktencheck heraus! Wir stellen uns den besten internationalen Experten!

Es sollte dabei aber professionell zugehen, wie bspw. in diesem Konzept vorgestellt!